

21ª SEMANA TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA

Avanço das Redes: Necessidade Urgente



A ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES EM ÁREAS METROPOLITANAS

Fernando Nunes da Silva – Professor de Urbanismo e Transportes do IST
Investigador Coordenador do CESUR – UNIVERSIDADE de LISBOA

Modelos Europeus

→ Modelo Francês

Concessão de serviço público a partir de uma entidade organizadora dependente dos municípios, com financiamento tripartido

→ Modelo Alemão

Comunidade de transportes e empresa pública regional

→ Modelo Britânico

Liberalização quase total de acesso ao mercado e à operação

Tipo de Empresa Operadora nas Aglomerações Urbanas Europeias

Dimensão das aglomerações urbanas (10 ³ habitantes)	N.º de aglomerações urbanas (>100 mil hab.)	Tipo de empresa							
		Regional/Municipal		Nacional		Privada		Mista	
		N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Europa Central e do Norte	24	23	96	1	4	-	-	-	-
Países Nórdicos	5	5	100	-	-	-	-	-	-
Europa do Sul	23	18	78	1	4	4	17	-	-
Reino Unido	9	-	-	2	22	3	33	4	44

Situação de exploração das redes de TCU na Europa

Dimensão das aglomerações urbanas (10 ³ hab.)	Número de aglomerações	N.º de aglomerações com			
		Subsídios >40%		Receitas tarifárias <40%	
		N.º	%	N.º	%
< 400	9	5	55,6	3	33,3
400 – 1000	27	20	74,1	14	51,9
1000 – 2000	14	7	50,0	4	28,6
2000 – 4000	14	9	64,3	5	35,7
> 4000	2	1	50,0	1	50,0
TOTAL	66	42	63,6	27	40,9

Novas Obrigações de Serviço Público

- 1** **Segurança para o utilizador e a sociedade**
- 2** **Segurança do aprovisionamento.**
- 3** **Acesso à rede de interconectividade.**

Fonte: Livro Verde sobre Serviços de Interesse Geral, CE, 2003

Características comuns dos Serviços de Interesse Económico Geral

- Universalidade (do acesso)**
- Continuidade (da prestação)**
- Qualidade (padrões pré-definidos)**
- Acessibilidade de preços (não exclusão de utentes)**
- Protecção dos utilizadores e consumidores (disposições horizontais de defesa do consumidor)**

Fonte: Livro Verde sobre Serviços de Interesse Geral, CE, 2003

Peso dos Custos com Pessoal nos custos operacionais (TC - rodoviários)

EMPRESAS	%
Públicas	Lisboa 70
	Porto 60
Municipais	60 a 65
Privadas Lisboa	45 a 55

Obs.: valores médios nos últimos 5 anos.

Fonte: A. M. Marços (2000), Relatórios das empresas

Taxa de cobertura dos Custos Operacionais pelas Receitas e Tarifários no TC Rodoviário

		1996	2001
Empresas Públicas	Lisboa	57%	56%
	Porto	74%	-
Empresas Municipais *		84%	-
Empresas privadas de Lisboa		-	50% a 60%
Valores médios em cidades europeias		-	45% a 75%

* Coimbra, Braga e Barreiro.

Fonte: “O financiamento dos TC Urbanos”, Anabela Maria Marcos (2000).
Relatório de actividade e contas de exploração

Taxa de cobertura dos custos de operação pelas receitas tarifárias após reforma de 2013

- Alterações introduzidas:
 - Redução em 20 % na oferta
 - Aumento tarifário médio de 25 %
 - Redução de pessoal (aposentação antecipada) na ordem dos 15 a 25 %
- Metrô de Lisboa : 80 a 85 %
- CARRIS (ônibus e tranvia) : 85 a 90 %

FINANCIAMENTO SUPLEMENTAR

pelos Beneficiários Indirectos do TC

Beneficiário

- Empresas
- Utilizadores TI
- Comerciantes
- Proprietários imobiliários

Incidência da Taxa

- Massa salarial
- Uso da rede viária (portagens urbanas, estacionamento)
- Volume de vendas
- Área de construção e nível de acessibilidade

QUESTÕES FUNDAMENTAIS NA ORGANIZAÇÃO E OPERAÇÃO DOS SISTEMAS DE TC NAS ÁREAS METROPOLITANAS

- **Quem planeja a oferta** ? – entidade supramunicipal (associação de municípios ou órgão regional)
- **Quem opera** ? - a entidade supramunicipal através de empresas públicas; concessão a empresas privadas; consórcio de empresas publicas e privadas
- **Concedente e fiscalizador** – a mesma entidade que planeja
- **Quem financia** ?
 1. Infraestruturas de longa duração – contratos com governo e empréstimos especiais
 2. Material rolante – empresa + entidade + governo
 3. Operação – utilizadores + benif. Indirectos + entidade

Obrigado pela vossa atenção!



fnsilva@tecnico.ulisboa.pt

Enquadramento Jurídico

Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres: Lei 10/90, de 17/3

Acesso à Actividade de Transportador: DL 229/92, de 21/10, revogado pelo DL 3/2001 de 10/1

Transporte Regular Concessionado – RTA: DL 37272, de 31/12/48, com várias alterações

Serviços Expresso e de Alta Qualidade: DL 399-F/84, de 28/12 alterado pelo DL 190/90, de 8/6 e DL 399-E/84, de 28/12

Transporte Ocasional e Serviços Regulares Especializados: DL 3/2001, de 10/1

Transporte Internacional – Serviços Regulares e Serviços Ocasionais e Regulares Especializados: Reg. (CEE) 684/92, de 16/3, alterado pelo Reg. (CE) 11/98 de 11/12/1997

RTA (1)

Competência de outorga pela Adm. Central; Concessão por linha ou carreira por 10 anos, renováveis por 5

Concedente

Poder discricionário de apreciação

(Interesse público da carreira e efeitos na coordenação dos transportes)

Fixa as tarifas

Fiscaliza – cumprimento das regras de exploração

Impõe obrigações de serviço público

(Exploração de carreiras, prolongamentos ou alterações, mediante compensação financeira)

Resgata carreiras concedidas

Operador

Iniciativa e planeamento do transporte

(requer a carreira e propõe um itinerário, a frequência e paragens)

Exclusividade na exploração da carreira

Direito de preferência

Obrigação de explorar, de transportar e obrigação tarifária

RTA (2)

Competência de outorga pela Administração Central

Concedente

Pode

Impor, cancelar, resgatar ou não autorizar a concessão de uma carreira

Seleccionar o operador/concurso

Substituir o operador

Não pode

Organizar redes de transportes

Impor níveis de oferta de serviços

Impor parâmetros de qualidade

RTA (3)

Competência de outorga pela Administração Local

Concedente

Competência própria, perímetro urbano/sede de concelho

Competência “partilhada” com a Administração Central

(outorga de carreiras para além de sede onde se justifique uma rede de transportes ou atingir outras localidades)

Iniciativa e planeamento dos transportes

Adjudicação dos serviços mediante concurso ou ajuste directo

(em rede ou em linha)

Exploração directa/Empresas Municipais